

10.5.2.2 Enteisuungsfläche DP2

Auf der Enteisuungsfläche (DP2) stehen drei Enteisuungspositionen zur Verfügung, die abhängig von der Luftfahrzeuggröße betrieben werden. Die mittlere Position (DP Centre) ist für Luftfahrzeuge bis A380 (EASA-Code F) ausgelegt. Die beiden äußeren Positionen (DP West und DP East) sind für Luftfahrzeuge bis zur Größe EASA-Code C ausgelegt und können parallel betrieben werden. Die Luftfahrzeuge werden mittels einer individuell zu schaltenden Mittellinienbefuerung der jeweiligen Enteisuungsposition geführt. Die Positionierung der Luftfahrzeuge auf der Enteisuungsfläche (DP) erfolgt durch eine optische Einrollhilfe (Eyeline) links von der jeweiligen Mittellinie, die dem Luftfahrzeugführer die genaue Halteposition visualisiert. Diese Einrollhilfe besteht aus 5 gelben einseitig strahlenden Unterflurfeuern. Bei Ausfall der Mittellinienbefuerung oder der Einrollhilfe (Eyeline) werden die Luftfahrzeuge durch einen Einweiser auf die entsprechende Enteisuungsposition geführt. Den Anweisungen des Einweisers ist zu folgen.

Nach Aufforderung durch die Vorfeldkontrolle ist auf der zugewiesenen Frequenz Sprechfunkverbindung mit der Enteisuungsmannschaft aufzunehmen.

10.5.2.3 Luftfahrzeugenteisuung auf anderen Flächen

Sofern durch den Betriebsablauf erforderlich, werden die Luftfahrzeuge durch das ADC zur Enteisuung zusätzlich auf andere Flächen (Rollbahn N7, Positionsbereiche V159/V161 und G16A) eingeteilt. Anweisungen für Rollvorgänge zu diesen Flächen werden durch die Vorfeldkontrolle erteilt. Die Luftfahrzeuge werden durch einen Einweiser auf die entsprechende Enteisuungsposition geführt. Den Anweisungen des Einweisers ist zu folgen. Nach Aufforderung durch die Vorfeldkontrolle ist auf der zugewiesenen Frequenz Sprechfunkverbindung mit der Enteisuungsmannschaft aufzunehmen. Luftfahrzeuge, die auf Positionen östlich Rollbahn N3 abgestellt sind und die von der Startbahn 18 abzufliegen beabsichtigen, können im Bereich der Position G16A mit laufenden Triebwerken enteisuung werden.

10.5.3 Der Luftfahrzeugführer hat während des Enteisuungsvorganges ständige Hörbereitschaft auf der entsprechenden Frequenz der Vorfeldkontrolle zu gewährleisten. Nach Beendigung des Enteisuungsvorganges hat der Luftfahrzeugführer der Vorfeldkontrolle die Rollbereitschaft zu melden.

11. Nach An- und Abflügen getrennte ATIS-Informationen

Zu bestimmten Zeiten können die ATIS-Informationen auf den veröffentlichten Frequenzen getrennt für **Anflüge** (118.030 MHz) und **Abflüge** (118.730 MHz) ausgestrahlt werden.

Für Anflüge wird die ATIS mit dem Kenner FRANKFURT ARRIVAL-INFORMATION ausgesendet. Nutzern von ATIS-Informationen per Datalink wird als Kenner **ARR-ATIS** für Arrival-ATIS übermittelt.

Für Abflüge wird die ATIS mit dem Kenner FRANKFURT DEPARTURE-INFORMATION ausgesendet. Nutzern von ATIS-Informationen per Datalink wird als Kenner **DEP-ATIS** für Departure-ATIS übermittelt.

Zu allen anderen Zeiten wird auf beiden Frequenzen die ATIS mit identischen Inhalten für An- und Abflüge ausgesendet.

12. Abweichungen von EASA-Regulieren

12.1 Abweichungen bei Start-/Landebahnen (RWY)

12.1.1 Anflugblitzbefuerung: RWY 07C/25C, 07R/25L, 07L/25R

Die Anflugbefuerungskurzballen (barrettes) sind auf den letzten 300 m vor der Schwelle nicht mit einer Anflugblitzbefuerung ausgestattet.

12.1.2 Abrollbahnzeichen: RWY 18

Die geforderte Positionierung der Abrollbahnzeichen bei mindestens 60 m vor den zugehörigen Abrollbahnen wird an einigen Stellen deutlich unterschritten.

12.2 Abweichungen bei Rollbahnen (TWY)

12.2.1 Ausrundungen im Kurveninneren

Bei einer Vielzahl von Rollbahnen werden die geforderten Abstände von der Rollleitlinie zur Rollbahnseitenlinie in Kurven um bis zu 0,5 m unterschritten. Am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main ist deshalb in Rollbahnkurven grundlegend mit hoher Genauigkeit zu rollen.

12.2.2 Schnellabrollbahnen: TWY L7, L8, L10, L15

Der geforderte Radius der Abrollbögen von mindestens 550 m auf den Schnellabrollbahnen wird deutlich unterschritten.

12.2.3 Informationszeichen: TWY M, N6, N7, N10, N11, N14, P1

Bei den T-Kreuzungen der Rollbahnen sind die Informationsschilder nicht auf der geforderten linken Seite sondern in gerader Blickrichtung am gegenüberliegenden Ende der Kreuzung verortet.

12.2.4 Rollhalteorte: TWY L, L1, L21, M, M29, T, U, W, W9, Y, Y1, Y3, S33

Die Rollhalteorte des An- und Abflugbereichs sind unter EDDF AD 2.20 "Local aerodrome regulations" (Seite AD 2 EDDF 1-27, Abschnitt 6.4 Halteballen) benannt. Die genannten Rollhalteorte und nachfolgenden Abweichungen können anhand der Karte AD 2 EDDF 2-5 des Luftfahrthandbuchs zugeordnet werden.

An den folgenden Rollhalteorten wird die Anflugfläche 07C und/oder Abflugfläche 25C durch wartende Luftfahrzeuge durchdrungen:

10.5.2.2 De-Icing Pad DP2

On the de-icing pad (DP2), three de-icing positions are available which are operated according to the size of the aircraft. The centre position (DP Centre) is designed for aircraft up to A380 (EASA Code F). The two outer positions (DP West and DP East) are designed for aircraft up to and including the size of EASA Code C aircraft and they may be operated in parallel. Aircraft will be guided to the respective de-icing position by means of centreline lighting which can be switched on/off individually. The aircraft will be positioned on the de-icing pad (DP) by an Eyeline to the left of the respective centreline which enables the pilot to visualize the exact holding position. This Eyeline is made up of 5 yellow surface lights which shine on one side. If the centreline lighting or Eyeline is out of operation, aircraft will be guided by a marshaller to the respective de-icing position. Instructions from the marshaller shall be followed.

When requested by apron control, radiotelephony communication shall be established with the de-icing crew on the frequency assigned.

10.5.2.3 Aircraft de-icing at other locations

If necessary for operations, the Aircraft De-icing Centre (ADC) will assign aircraft to be de-iced at additional locations (TWY N7, positions V159, V161 and G16A). Instructions for taxiing to and onto these positions will be issued by apron control. Aircraft will be guided by a marshaller to the de-icing position. The marshaller's instructions must be followed. When requested by apron control, radiotelephony communication shall be established with the de-icing crew on the frequency assigned. Aircraft parked on positions east of TWY N3 which intend to depart from RWY 18 can be de-iced at position G16A with running engines.

10.5.3 During the de-icing proceedings, the pilot shall ensure continuous listening watch on the respective frequency of apron control. After de-icing proceedings have been concluded, the pilot shall report to apron control that he is ready to taxi.

11. Separate ATIS Information for Arrivals and Departures

At specified times, ATIS information will be transmitted separately on the published frequencies for **arrivals** (118.030 MHz) and **departures** (118.730 MHz).

The ATIS for arrivals will be broadcast with the identification FRANKFURT ARRIVAL INFORMATION. The arrival ATIS will be transmitted to users of ATIS information per datalink with the identification **ARR-ATIS**.

The ATIS for departures will be broadcast with the identification FRANKFURT DEPARTURE INFORMATION. The departure ATIS will be transmitted to users of ATIS information per datalink with the identification **DEP-ATIS**.

At all other times, the ATIS will be broadcast with identical contents for arrivals and departures on both frequencies.

12. Deviations to EASA regulations

12.1 Runway (RWY) deviations

12.1.1 Approach flashing lights: RWY 07C/25C, 07R/25L, 07L/25R

For the last 300 m before the threshold, the approach lighting barrettes are not equipped with approach flashing lights.

12.1.2 Runway exit sign: RWY 18

At certain points, the positioning of the runway exit signs is significantly less than the required minimum of 60 m before the corresponding exit taxiways.

12.2 Taxiway (TWY) deviations

12.2.1 Fillets

At numerous taxiways, the distances from the taxi guide line to the taxiway side strip marking are up to 0.5 m less than required in curves. Therefore, taxiing in taxiway curves always has to be performed with great accuracy at Frankfurt Airport.

12.2.2 Rapid exit taxiways: TWY L7, L8, L10, L15

The radius of the turn-off curve is significantly less than the required minimum of 550 m on rapid exit taxiways.

12.2.3 Information signs: TWY M, N6, N7, N10, N11, N14, P1

At T-intersections of taxiways, the information signs are found straight ahead on the other side of the intersection instead of being on the left-hand side as required.

12.2.4 Runway holding positions: TWY L, L1, L21, M, M29, T, U, W, W9, Y, Y1, Y3, S33

The runway holding positions of the landing and take-off area are listed under EDDF AD 2.20 "Local aerodrome regulations" (page AD 2 EDDF 1-27, section 6.4 Stop Bars). The listed runway holding positions and the following deviations can be linked to each other based on chart AD 2 EDDF 2-5 of the Aeronautical Information Publication.

At the following holding positions, approach surface 07C and/or take-off climb surface 25C are penetrated by holding aircraft: